

طوفان المياه اليمنية يجرف اقتصاد الصهيونية العالمية

زيد المحبشي



طوفان المياه اليمنية يجرف اقتصاد الصهيونية العالمية

زيد المحبشي

وكالة الأنباء اليمنية (سبأ)
مركز البحوث والمعلومات

أبريل 2024م - شوال 1445هـ

الجمهورية اليمنية - صنعاء حي الحصبة

هاتف 01-563333

البريد الإلكتروني: albhwth3@gmail.com

الموقع الإلكتروني <https://www.saba.ye/ar>

وكالة الأنباء اليمنية (سبأ)
مركز البحوث والمعلومات



الآراء الواردة في الورقة البحثية لا تعبر بالضرورة عن رأي الوكالة

قائمة المحتويات

04	توطئة.....
06	أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.....
08	ثمار مصيدة البحر الأحمر
10	التسلسل التاريخي للسفن المستهدفة.....
17	متاهة المسارات المتعرجة
20	أبرز شركات الشحن البحري التي حوّلت مسار سفنها.....
21	تداعيات اقتصادية متدرجة.....
23	التداعيات الفورية لطوفان البحر الأحمر.....
26	صدّامات اقتصادية غير مسبوقه.....
26	أولاً: مُضاعفة المسافة والزمن.....
26	ثانياً: زيادة تكاليف الشحن.....
29	ثالثاً: ارتفاع بوليصة التأمين.....
30	رابعاً: زيادة مخاطر النزاعات.....
31	خامساً: زيادة التضخم الاقتصادي العالمي.....
32	خسائر الاحتلال الصهيوني.....
34	أسعار النفط سيناريوهات مفتوحة.....
36	المراجع.....

توطئة:

خمسة أشهر ونيف منذ تدشين القوات المسلحة اليمنية بصنعاء معركة "الفتح الموعود والجهاد المقدس" المساندة لعملية "طوفان الأقصى" المباركة، شهدت المنطقة خلالها العديد من المتغيرات، وأحدثت المعركة ردت فعل عنيفة لدى رعاة الكيان الصهيوني الغاصب، وهي المرة الأولى التي تجرّو فيها دولة عربية على استخدام نعمة الموقع الجغرافي لخدمة قضايا الأمة المصرية، بعد أن كانت تلك النعمة "لعنة" على العرب على مرّ التاريخ.

وكان سماحة سيد الفتح الموعود "عبدالمكح الحوئي" قد أعلن في 10 أكتوبر 2023م، استعداد القوات المسلحة اليمنية للدخول في الحرب إلى جانب الأشقاء في فلسطين المحتلة في حال تدخلت أميركا بشكل مباشر وتجاوز العدو الصهيوني الخطوط الحمراء في جرائمه بحق الشعب الفلسطيني الأعزل والمظلوم.

وترجمةً لذلك الإعلان الديني والعروبي والأخلاقي والإنساني والأخوي أعلنت القوات المسلحة اليمنية بصنعاء في 31 أكتوبر 2023م، دخول الحرب إلى جانب فصائل المقاومة الفلسطينية رسمياً، واستهلّت إعلانها بإطلاق دفعة كبيرة من الصواريخ الباليستية والجوالة والطائرات المسيّرة باتجاه الأراضي الفلسطينية المحتلة، وكان لذلك الاستهداف المسدّد وقع الأسل في نفوس الصهاينة، ما أثار رعبهم وخوفهم مما تُخبئه لهم جبهة اليمن في البحر الأحمر.

وفي 19 نوفمبر 2023م، توسعت المواجهات واتسع بنك الأهداف لتشمل إلى جانب موانئ مُغتصبات العدو في جنوب فلسطين المحتلة السفن المرتبطة به وسفن الدول المتعاونة معه في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي.

ويُمثل هذا التاريخ نقطة مفصلية على صعيد المواجهات العسكرية في جبهة البحر الأحمر، واتخاذها مناح تصاعديّة لم تشهدا المنطقة منذ وعد بلفور المشؤوم بإعلان البحرية اليمنية احتجاز أول سفينة صهيونية، ومعها بدأت معركة "الفتح الموعود" تطرح نفسها بقوة في المحافل الدولية، بالتوازي مع تصاعد المخاوف من خروج المواجهات في البحر الأحمر عن السيطرة وتحولها إلى حرب إقليمية مفتوحة على كافة الاحتمالات.

وفي 9 ديسمبر 2023م وسّعت القوات المسلحة اليمنية دائرة السفن المستهدفة لتشمل جميع

الجنسيات المتوجهة من وإلى موانئ مغتصبات الكيان الصهيوني الغاصب في فلسطين المحتلة، وربطها وقف عملياتها البحرية، بوقف الكيان الصهيوني عدوانه الأثم على قطاع غزة والسماح بإدخال الغذاء والماء والوقود والدواء إلى القطاع.

بعد قرابة الشهر والنصف من انطلاق عملية "الفتح الموعود والجهاد المقدس" بدأ عويل الدول الداعمة والراعية والحاضنة للكيان الصهيوني بالتصاعد، ومعها بدأت تتكشف ثمار هذه العملية المباركة على صعيد الكيان الصهيوني والمجتمعات الغربية المتصهينة في سلسلة من الصدمات الاقتصادية المتلاحقة، في وقتٍ تعاني فيه الاقتصاديات المالية الدولية المسبّحة بحمد الصهاينة من مشاكل وتآزّمت اقتصادية مُزمنة، وهو ما جعل من الصدمات المالية التي أحدثتها عملية "الفتح الموعود والجهاد المقدس" ذات تأثير قاصم للعديد من تلك الاقتصاديات المهترئة، بدأت تجلياتها تظهر تَباعاً.

تنادت الأم الحنونة للصهيونية "بريطانيا" وأوغاد تمثال الحرية من رُعاة البقر الأميركية وأشباههم من صهاينة الغرب والعرب للأسف، وأعلنوا إطلاق تحالف بحري أسموه "حارس الازدهار" في 19 ديسمبر 2023م من منامة البحرين العربية!!، من أجل فرملة عملية "الفتح الموعود والجهاد المقدس"، وليكون درعاً حامياً وواقياً للكيان العبري في البحر الأحمر وباب المندب.

وبعد عجزهم في المواجهة والمنازلة البحرية قرروا في 12 يناير 2024م، شنّ هجماتٍ على مناطق سيطرة المجلس السياسي الأعلى، على أمل تدمير قدرات القوات اليمنية وإيقاف نيرانها المنهمرة على سفن المسبّحين بحمد الصهاينة، بالتوازي مع إعلان القوات اليمنية توسيع هجماتها لتشمل السفن الحربية والتجارية الأميركية والبريطانية في البحر الأحمر وخليج عدن.

لكن كل مخططاتهم باءت بالفشل، ولم تزد هجماتهم على اليمن قوات هذا الشعب الحرّ إلا قوة وعزيمة وإصراراً على المضي في مناصرة إخوانه المستضعفين في فلسطين المحتلة وغزة هاشم المحترقة والنازفة، لأنهم يعون جيداً أن النُصرة واجب ديني لا عذر لأحدٍ من المكلفين تركها.

ولم يكتفِ صهاينة الغرب بالعمل العسكري بل عملوا على تطعيم عدوانهم الأثم بسيلٍ

من الضغوط السياسية والعقوبات الاقتصادية على صنعاء، منها إلى جانب الإدانات العاهرة لعمليات صنعاء، إعادة البيت الأسود في 17 يناير 2024م وضع حركة أنصار الله في القائمة الخاصة بالمطرودين من رحمته وفرض عقوبات على بعض قادة الأنصار وبعض الجهات العربية والإسلامية بدعوى دعمها لصنعاء، وإصدار مجلس التآمر الدولي في 10 يناير 2024م قراراً يُطالب أحرار صنعاء بوقف الهجمات في البحر الأحمر، والافراج عن السفينة الصهيونية "جالاكسي ليدر" وطاقمها، وهو الذي لم يُحرك ساكناً تجاه جرائم الإبادة التي يرتكبها العدو الصهيوني في قطاع غزة، بل وكان فيتو ثلاثي العفن الدولي "أميركا وبريطانيا وفرنسا"، على الدوام حامياً وذائداً عن قتلة الأنبياء ومُبرراً لجرائمهم.

الزلزال الذي أحدثته معركة "الفتح الموعود والجهاد المقدس" في المياه الفيروزية لبوابة الدموع "باب المندب" والبحرين الأحمر والعربي وخليج عدن وصولاً إلى المحيط الهندي، فاقت تأثيراته، التأثيرات التي أحدثتها أزمة حرب السويس عام 1956م، والتي تسببت حينها في إغلاق قناة السويس 5 أشهر بشهادة كبير مُحللي قطاع الشحن في مجموعة "بيمكو" التجارية، "نيلز راسموسن"، وتسببت في إلحاق خسائر كبيرة بشركات النقل البحري العالمية بشقيها التجارية والنفطية، وأظهرت صنعاء قوة إقليمية مؤثرة في محيطها العربي وقادرة على إجبار القوى الدولية على التعامل معها وعدم إمكانية تجاهلها أو تجاوزها في قرارات الحرب والسلم في المشرق العربي والقرن الأفريقي.

في هذه القراءة سنحاول مقارنة الصدمات التي أحدثتها معركة "الفتح الموعود" في الاقتصاد الصهيوني، واقتصاديات المسبّحين بحمد الصهاينة والمنافحين عنهم.

أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر:

تُعتبر منطقة باب المندب بمثابة مجمع الأمن الإقليمي وبوابة العبور الوحيدة نحو عمق القارة السمراء والعالم، بسبب إطلالتها على البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، وتحكّمها في طريق الملاحة البحرية بين الشرق والغرب بتلاوينها العسكرية واللوجستية والاقتصادية والنفطية، حيث بوابة الدموع - مضيق باب المندب - ، وما تمثله هذه البوابة من أهمية جيواستراتيجية فرضتها الجيوبوليتيكية الموقعية المتحكّمة في مرور التجارة العالمية

والجاعلة منها همزة وصل بحري بين الشرق والغرب، هذه الأمور جعلت من حدوث أي اضطرابات في البحر الأحمر أيضاً كان نوعها، ذات تأثير مباشر على الاقتصاديات العالمية.

ويتحكّم مضيق باب المندب بمرور 12 - 15 % من التجارة العالمية - البحرية والجوية والبرية، و40 % من التجارة البحرية العالمية، و20 % من التجارة النفطية العالمية، وهذا يعني أن أي توتر في هذه المنطقة، سيترتب عليه تداعيات زلزالية كارثية على سلسلة التوريدات وإمدادات الطاقة العالمية، كونه يُمثل واحداً من أهم الطرق البحرية العالمية، وبالتالي فمن يتحكّم فيه، يتحكّم بغرفة الأقدار الاقتصادية الكونية، ويملك كل أوراق الضغط لخنق الاقتصاد العالمي وإخضاعه لرحمته.

ويكتسب هذا الطريق أهمية خاصة في مجال التجارة الدولية، وهو أقل كلفة زمنية ومالية لعمليات النقل البحري مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح، ناهيك عن المزايا الأمنية واللوجستية والسياسية الأخرى.

ولهذا حرص الكيان الصهيوني منذ ولادة عُده السرطانية الخبيثة في قلب فلسطين المكلومة على فرض تواجد في بعض مناطق القرن الأفريقي كي يكون قريباً من باب المندب، وأكد أول رئيس حكومة له بعد قرار التقسيم الأممي المشؤوم "بن غوريون" على ضرورة تحويل البحر الأحمر إلى بحيرة يهودية خالصة، والعمل من أجل السيطرة على باب المندب، واعتبر ذلك الضمانة الوحيدة للحفاظ على حق كيانه الوجودي.

ولم تبذل أميركا وبقية جوقة المسبّحين بحمد الصهاينة جهداً لمنع أي محاولة عربية لإغلاق باب المندب أو استخدامه لخدمة القضايا العربية المصيرية، خوفاً على أمن واستقرار حذائهم الصهيوني في المشرق العربي، وخوفاً من التداعيات الاقتصادية والأمنية الكارثية المترتبة على إغلاقه.

وسبق لقادة اليمن في أوائل سبعينيات القرن الماضي بالتنسيق مع مُحيطهم العربي توظيف الموقع الجغرافي لباب المندب لصالح قضايا الأمن القومي العربي المشترك، والضغط على الكيان الصهيوني، الذي كان ولا يزال من أهم مُهددات ذلك الأمن المتهاوي للأسف بسبب تخاذل وتهاون وتأمّر قادة العرب على بعضهم خدمةً لعدوهم الأوحده.

ويُعد التنسيق الاستخباراتي والعملياتي المصري مع قيادة شطري اليمن عام 1973م

لإغلاق مضيق باب المندب في وجه السفن الصهيونية وسفن الدول الداعمة من أهم محطات التوظيف السليم للجغرافيا العربية في خدمة قضايا الأمن العربي المشترك، حيث نجحت تلك الخطوة العروبية الجسورة يومها في إيقاف وتفتيش أكثر من 2000 سفينة صهيونية وغربية، وتعجيل انتصار مصر في حرب 6 أكتوبر 1973م، واستعادتها أراضيها السليبية في سيناء، ما دفع العدو الصهيوني للاستغاثة بالاتحاد السوفياتي وأميركا من أجل فتح المضيق ورفع الحظر النفطي والحصار البحري.

اليوم ورغم غياب الأجواء التضامنية العربية لعام 1973م، قررت قيادة اليمن الحرة في صنعاء رغم بساطة ومحدودية الإمكانيات، توظيف نعمة الجغرافيا لصالح قضايا الأمة العربية لأول مرة منذ خمسة عقود، وانطلاقاً من الواجب الديني والأخوي والعروبي والإنساني والأخلاقي، تم فتح جبهة البحر الأحمر مساندة للأشقاء في "غزة هاشم"، وبذلك تمكنت صنعاء بحمد الله وتوفيقه وتأييده من إعادة الربط بين الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وباب المندب وقضايا الأمة العربية المصيرية، وتحويل الجيوبوليتيكية الموقعية لبوابة الدموع من لعنة هادمة للأمن القومي العربي ومبعثاً لأحزانهم وآلامهم ومغناطيساً جاذباً للغزاة والمحتلين، إلى نعمة مُنصِرة لقضايا الأمة، وبوابة من بوابات الفرج والفتح الموعود لعباد الله المستضعفين ببيت المقدس وأكنافه، ونقطة ارتكاز لاستعادة أمة الضاد كينونتها وهيبتها وقرارها وسيادتها وعلّيتها.

ثمار مصيدة البحر الأحمر:

تمكنت القوات المسلحة اليمنية خلال الخمسة الأشهر الأولى لمعركة الفتح الموعود والجهاد المقدس، "19 نوفمبر 2023 - 25 أبريل 2024م" من تنفيذ ما يزيد عن 83 عملية، طالت أكثر من 102 سفينة صهيونية ومتعاونة مع الصهاينة، منها 98 سفينة حتى 10 أبريل 2024م بحسب سيد الفتح الموعود "عبدالمملك الحوثي" في تصريح له بتاريخ 18 أبريل 2024م، مؤكداً بأن خسائر الكيان الصهيوني بسبب منع سفنه والسفن المرتبطة به من العبور مستمرة في التصاعد، وكذا خسائر أميركا وبريطانيا والدول التي ورطت نفسها مع تحالف الشر "الأميركي - البريطاني".

ركزت استهدافات القوات المسلحة اليمنية الانتقائية، على السفن المرتبطة فقط بالكيان الصهيوني ورعاته وحُماته والمتعاونين معه، في البحرين الأحمر والعربي وخليج عدن والمحيط الهندي، وهددت بأن أي دولة تنخرط في تحالف الشر "الأميركي - البريطاني" ستفقد أمنها البحري، وهو ما أثار الكثير من المخاوف من إمكانية اتساع رقعة المواجهات البحرية، وما يترتب على ذلك من تداعيات آنية ومتوسطة وبعيدة المدى يعي الغرب أكثر من غيره تبعاتها على اقتصادياته القومية ومصالحه في المشرق العربي، كما هددت بأن عملياتها ستتجاوز مداها الحالي في حال لم يتم وقف العدوان على قطاع غزة ورفع الحصار عنه، والانتقال إلى مستوى جديد من المواجهات سيكون أكثر إيلاًماً للأعداء.

وتكتسب مواجهات جبهة البحر الأحمر أهميتها من الفرق الكبير في التسليح والتقنية العسكرية بين القوات اليمنية ببساطة أدواتها القتالية، والتقنية العسكرية المتطورة لقوى تحالف الازدهار، والتي تحوي بن دفتيها آخر ما أنتجت المصانع العسكرية العالمية ناهيك عن التقنيات الاستخباراتية الكبيرة، ومع ذلك كانت قوة الحق وقوة الإيمان بالحق أقوى وأمضى من جبروت تقنيات الباطل، وذلك وعد الله لعباده المستضعفين في الأرض بالنصر والتمكين والعلية والغلبة.

رقمياً، طالت استهدافات القوات اليمنية في العام 2023م نحو 22 سفينة، منها 6 سفن - 5 صهيوينية وواحدة أميركية في نوفمبر، و16 سفينة في ديسمبر، وارتفع العدد في العام 2024م إلى 66 سفينة، منها 19 سفينة في يناير وشهد يوم العاشر منه اشتباكاً هو الأعنف مع خمس سفن حربية أميركية وسفينة بريطانية، و13 سفينة في فبراير، و22 سفينة في مارس وشهد يومي الرابع والتاسع منه استهداف عدد غير محدد من المدمرات الحربية الأميركية، و12 سفن في أبريل، وشهد يوم السابع منه استهداف عدد غير محدد من الفرقاطات الحربية الأميركية.

السفن المُستهدفة المعروفة بالاسم خلال الفترة "19 نوفمبر 2023 - 27 أبريل 2024" نحو 88 سفينة، منها سفينة صهيوينية مُحترقة هي "جالاكسي ليدر" - تم احتجازها في 19 نوفمبر 2023، واحترق ناقلة النفط البريطانية "مارلين لواندا" / 26 يناير 2024، وغرق السفينة البريطاني "روبمار" / 19 فبراير 2024 والسفينة الأميركية "ترو كنفيدنس" / 6 مارس 2024،

كما تم إسقاط 3 طائرات أميركية بدون طيار نوع "إم كيو- 9 ريبير"، الأولى في 8 نوفمبر 2023 والثانية في 19 فبراير 2024، والثالثة في 26 أبريل 2024، ومقتل أميركيين و2 من الفلبين وفيتنامي وإصابة 4 من قوات ما يُسمى بتحالف "حارس الازدهار"، وبالنظر إلى ثلاث مواجهات كانت مع سفن غير محددة العدد يكون رقم سيد الفتح الموعود حول السفن المُستهدفة في غاية الدقة، وبذلك يكون حصاد السفن المُستهدفة 98 سفينة حتى 10 أبريل، وبإضافة عمليات 24 و25 و26 أبريل يرتفع العدد إلى 103، واسقاط 3 طائرات مُسيرة أميركية، واحتجاز سفينة واحترق 4 أخرى وغرق سفينتين، وإصابات العشرات منها بصورة مباشرة ودقيقة، وتعرضها لأضرار متفاوتة.

وعن نوعية الاستهداف، فقد أخذت 3 اتجاهات، في الأول تم الاستهداف الناري المباشر للهدف وإصابته مع تفاوت نوعية الإصابة، وفي الثاني جرى الاشتباك المباشر مع الهدف، وفي الثالث تم إجبار الهدف على تغيير مساره من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح. نجاح القوات المسلحة اليمنية في تنفيذ هذا الكم الكبير من العمليات في فترة قياسية وجيزة، وفي أجواء أشبه ما تكون بالمستحيلة نظراً للحشود الأسطورية العسكرية الكبيرة المتصدية للهجمات الحيدرية اليمنية، جعل الكثير يتندرون على ضعف وهشاشة تحالف الازدهار "الأميركي - البريطاني" المتهاوي، ويُطلقون العنان للنكات اللاذعة، أكثرها انتشاراً قول البعض بأن اصطيد القوات اليمنية لسفن الأعداء أكثر سهولة من اصطيد أسماك البحر، وهذا يُؤكد بأن الجغرافيا دوماً تحارب مع أهل الأرض لأنهم أصحاب الحق، وأن الغازي يظل كاسمه وحظه من غزوه حظ اللص المتوجس خيفة.

التسلسل التاريخي لسفن المُستهدفة:

- السفينة الصهيونية "جالاكسي ليدر"، تعود ملكيتها لرجل الأعمال العبري "أبراهام رامي أونغار"، تم احتجازها في 19 نوفمبر 2023م، واعتبر العدو الصهيوني هذه الخطوة من قبل أحرار القوات المسلحة اليمنية تطور خطير على المستوى العالمي، وبهذه الخطوة المباركة نجحت صنعاء في إظهار العلاقة العالية نسبياً بين المخاطر الجيوسياسية المتزايدة في المشرق العربي وتحديداً في البحر الأحمر وعدوان الكيان الصهيوني الغاصب على

قطاع غزة، وبدأت المعركة في جبهة البحر الأحمر المُساندة تأخذ منحى تصاعدي بات يُشكّل عامل ضغط مُؤثر على لوبيّات التكتلات الاقتصادية الصهيونية والمتصهينة في العالم.

- سفينة شحن صهيونية مملوكة لشركة "زيم" العبرية، تم اجبارها في 25 نوفمبر 2023 على تغيير مسارها من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح.
- سفينة الشحن الصهيونية "كلاندار"، مملوكة لشركة الشحن العبرية "زيم"، أُستهدفت في 25 نوفمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس ميسون"، أُستهدفت في 27 نوفمبر 2023 بصاروخين باليستيين في خليج عدن.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس كارني"، أُستهدفت في 3 ديسمبر 2023 بطائرات مُسيّرة وصواريخ باليستية في البحر الأحمر.
- "نمبر ناين"، مؤجرة لشركة صهيونية، أُستهدفت في 3 ديسمبر 2023 بطائرات مُسيّرة في البحر الأحمر، وأبلغت عن وجود أضرار.
- "يونتي إكسبلورر"، أُستهدفت في 3 ديسمبر 2023 بصاروخ بحري في البحر الأحمر، وأبلغت عن وجود أضرار.
- "ستراندا"، تحمل علم النرويج، أُستهدفت في 12 ديسمبر 2023 بصاروخ بحري في البحر الأحمر، وقالت هيئة البث العبرية أن وصولها إلى ميناء مغتصبة أسدود العبري كان مُتوقفاً في 4 يناير 2024.
- "أردمور ان كنتر"، تحمل علم جزر مارشال، أُستهدفت في 13 ديسمبر 2023 بصواريخ بحرية في باب المندب.
- ناقلة بضائع تحمل علم مالطا، تعرضت في 13 ديسمبر 2023 لتبادل إطلاق النار في البحر الأحمر مع عدد من الزوارق.
- السفينة الدنماركية "ميرسيك جبرلاتر"، أُستهدفت في 14 ديسمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر، كانت في طريقها إلى الكيان الصهيوني.

- السفينة الإيطالية "إم إس سي ألانيا"، أُستهدفت في 15 ديسمبر 2023 بصاروخ بحري في البحر الأحمر بعد رفضها الاستجابة لنداءات القوات البحرية اليمنية والرسائل التحذيرية النارية.
- السفينة الإيطالية "إم إس سي بالاتيوم 3"، أُستهدفت في 15 ديسمبر 2023 بصاروخ بحري في البحر الأحمر بعد رفضها الاستجابة لنداءات القوات البحرية اليمنية والرسائل التحذيرية النارية.
- سفينة "إم إس سي ألانيا"، تتبع شركة "هاباج لويد" الألمانية، أُستهدفت في 15 ديسمبر 2023 وهي متجهة لموانئ صهيونية بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر، وتم اشتعالها وحدث أضرار مادية.
- ناقلة النفط "إم في سوان أتلانتيك"، تملكها شركة "انفينتور كيميكال تانكرز" المرتبطة بالكيان الصهيوني، أُستهدفت في 18 ديسمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر.
- ناقلة الحاويات "إم إس سي كلارا"، مرتبطة بالكيان الصهيوني، أُستهدفت في 18 ديسمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر.
- الناقلة الغابونية "إم في سايبابا"، أُستهدفت في 23 ديسمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس لابون"، استهدفت في 23 ديسمبر 2023 بطائرة مُسيّرة في البحر الأحمر.
- "إم إس سي يونائيد"، تحمل علم ليبيريا، أُستهدفت في 26 ديسمبر 2023 بصاروخ بحري في البحر الأحمر.
- الحاوية الدنماركية "ميرسك هانغتشو"، أُستهدفت في 30 - 31 ديسمبر 2023 بصواريخ بحرية وزوارق حربية في البحر الأحمر.
- السفينة الفرنسية "سي إم أي سي جي إم تيج"، أُستهدفت في 4 يناير 2024 في البحر الأحمر.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس دوايت أيزنهاور"، و"يو إس إس جرافلي"، و"يو إس إس لابون"، و"يو إس إس ميسون"، والمدمرة البريطانية "إتش إم إس دايموند"، أُستهدفت في

- 10 يناير 2024 بطائرات مُسيرة وصواريخ باليستية في البحر الأحمر، وكانت السفينة "أيزنهاور" تقدم دعم للكيان الصهيوني، وأتى استهدافها رداً على الاعتداء الغادر الذي تعرضت له القوات البحرية اليمنية من قبل قوات العدو الأميركي.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس لابون"، أُستهدفت في 15 يناير 2024 بصاروخ كروز في البحر الأحمر.
 - سفينة الشحن الأميركية "نسر جبل طارق"، أُستهدفت في 15 يناير 2024 بصواريخ كروز في خليج عدن، وتم اصابتها بصورة دقيقة.
 - سفينة الشحن "زوغرافيا"، تحمل علم مالطا، كانت في طريقها إلى كيان الاحتلال الصهيوني، أُستهدفت في 16 يناير 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر.
 - السفينة الأميركية "جينكو بيكاردي"، أُستهدفت في 17 يناير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
 - السفينة الأميركية "كيم رينجر"، أُستهدفت في 18 يناير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
 - سفينة الشحن العسكرية الأميركية "أوشن جاز"، أُستهدفت في 22 يناير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
 - سفينة حربية أميركية، اشتبكت معها القوات اليمنية في 24 يناير 2024 لمدة ساعتين واستهدفتها بصواريخ باليستية في مضيق باب المندب وخليج عدن، واجبرت سفينتين أميركيتين تجاريتين على التراجع.
 - السفينة الأميركية "ميرسك ديترويت"، أُستهدفت في 24 يناير 2024 بصواريخ باليستية مُضادة للسفن في خليج عدن.
 - المدمرة الأميركية "يو إس إس كارني"، أُستهدفت في 26 يناير 2024 بصواريخ باليستية مُضادة للسفن في خليج عدن.
 - ناقلة النفط البريطانية "مارلين لواندا"، أُستهدفت في 26 يناير 2024 بصواريخ باليستية في خليج عدن، وتم إصابتها بشكل مباشر واحترقها.

- سفينة البحرية الأمريكية "لويس بي بولير"، أُستهدفت في 29 يناير 2024 بصاروخ بحري في خليج عدن.
- المدمرة الأمريكية "يو إس إس غريزلي"، أُستهدفت في 31 يناير 2024 بصواريخ بحرية في مياه البحر الأحمر.
- السفينة التجارية الأمريكية "كول"، أُستهدفت في 31 يناير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن، وتم إصابتها بشكل مباشر.
- سفينة تجارية بريطانية، أُستهدفت في 1 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر.
- السفينة الأمريكية "ستار ناسيا"، أُستهدفت في 6 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن، وتم إصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- السفينة البريطانية "مورنينغ تايد"، أُستهدفت في 6 فبراير بصواريخ بحرية في البحر الأحمر، وتم إصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- السفينة الأمريكية "ستار أيرس"، أُستهدفت في 12 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر، وتم إصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- السفينة البريطانية "ليكافيتوس"، أُستهدفت في 15 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
- السفينة البريطانية "إم تي بولوكس"، أُستهدفت في 17 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر، وتم إصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- السفينة البريطاني "روبيمار"، أُستهدفت في 19 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن، وتم إصابتها بشكل مباشر ودقيق، وغرقت بالكامل في 2 مارس 2024.
- السفينة الأمريكية "سي تشامبيون"، أُستهدفت في 19 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
- السفينة الأمريكية "نافيس فورتونا"، أُستهدفت في 19 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.

- السفينة الصهيونية "إم إس سي سلفر"، أُستهدفت في 20 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
- السفينة البريطانية "آيلاندر"، أُستهدفت في 22 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن، وتم اصابتها بشكل مباشر ودقيق، واندلاع الحريق فيها.
- مدمرة أميركية، أُستهدفت في 22 فبراير 2024 بطائرات مُسيرة في البحر الأحمر.
- الناقل الأميركية "توم ثور"، أُستهدفت في 25 فبراير 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
- سفينة الحاويات الصهيونية "إم إس سي سكاي"، أُستهدفت في 4 مارس 2024 بصواريخ بحرية في بحر العرب، وتم اصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- سفن حربية أميركية حربية، أُستهدفت في 4 مارس 2024 بصواريخ بحرية وطائرات مُسيرة في البحر الأحمر.
- مدمرتين أميركيتين، أُستهدفت في 5 مارس 2024 بصواريخ بحرية وطائرات مُسيرة في البحر الأحمر.
- السفينة الأميركية "ترو كنفيدنس"، أُستهدفت في 6 مارس 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن، وتم اصابتها مباشرة، واندلاع الحريق فيها، واعترف الأميركيين بمقتل 3 أشخاص وإصابة 4 أشخاص وتعرض السفينة لأضرار كبيرة.
- السفينة الأميركية "بروبيل فورتون"، أُستهدفت في 9 مارس 2024 بصواريخ بحرية في خليج عدن.
- عدد من المدمرات الحربية الأميركية، أُستهدفت في 9 مارس 2024 بـ 37 طائرات مسيرة في خليج عدن والبحر الأحمر.
- السفينة الأميركية "بينوكيو"، أُستهدفت في 12 مارس 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر، وتم اصابتها بشكل مباشر ودقيق.
- المدمرة الأميركية "يو إس إس لابون"، أُستهدفت في 13 مارس 2024 بصاروخ باليستي في البحر الأحمر.

- السفينة الصهيونية "باسيفيك 01"، أُستهدفت في 15 مارس 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر.
- مدمرة أميركية، أُستهدفت في 15 مارس 2024 بطائرات مُسيّرة في البحر الأحمر.
- ثلاث سُفن صهيونية وأميركية، أُستهدفت في 15 مارس 2024 بصواريخ بحرية وطائرات مُسيّرة في المحيط الهندي.
- ناقلة غاز مُسال، تحمل علم جزر مارشال، أُستهدفت في 17 مارس 2024 بصاروخ في خليج عدن، ووقع انفجار بقربها بحسب هيئة عمليات التجارة البحرية البريطانية.
- السفينة الأميركية "مادو"، أُستهدفت في 19 مارس 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر.
- ناقلة النفط البريطانية "يونيون ماريتايم إل تي دي وان"، أُستهدفت في 23 مارس 2024 في البحر الأحمر، واندلع حريق على متنها.
- ناقلة النفط الصينية "إم/ في هوانغ يو"، كانت تحمل علم بنما، أُستهدفت في 24 مارس 2024، بصواريخ باليستية مضادة للسفن في البحر الأحمر، انفجرت 4 صواريخ بقربها والخامس أصابها وتسبب بحدوث أضرار فيها بحسب القيادة المركزية الأميركية.
- المدمرة الأميركية "ميرسك ساراتوجا"، أُستهدفت في 26 مارس 2024 في خليج عدن، والمدمرة الأميركية "إيه بي ال ديترويت"، والبريطانية "هوانج بو"، وسفينة "بارتي ليدي"، أُستهدفت بطائرات مُسيّرة نفس اليوم في البحر الأحمر، كانت في طريقها إلى كيان الاحتلال الصهيوني.
- السفينة البريطانية "هوب آيلند"، أُستهدفت في 7 أبريل 2024 بصواريخ بحرية في البحر الأحمر، وتم اصابتها بشكل مباشر.
- السفينة الصهيونية "إم إس سي جريس إف"، أُستهدفت في 7 أبريل 2024 بصواريخ بحرية في المحيط الهندي.
- السفينة الصهيونية "أم إس سي جينا"، أُستهدفت في 7 أبريل 2024 بصواريخ بحرية في بحر العرب.

- عدد غير محدد من المدمرات الأميركية، أُستهدفت في 7 أبريل 2024 بطائرات مُسيّرة في البحر الأحمر.
- السفينة الأميركية "ميرسك يورك تاون" وسفينة حربية أميركية والسفينة الصهيوينة "إم إس سي داروين" والسفينة الصهيوينة "أم إس سي جينا"، أُستهدفت في 10 أبريل 2024 بطائرات مُسيّرة وصواريخ مضادة للسفن في خليج عدن.
- السفينة الأميركية "ميرسك يورك تاون" ومدمرة حربية أميركية، أُستهدفت في 24 أبريل 2024، الأولى بصواريخ بحرية والثانية بطائرات مُسيّرة في خليج عدن، وتم إصابتهما بصورة مباشرة ودقيقة.
- السفينة الصهيوينة "MSC VERACRUZ"، أُستهدفت في 24 أبريل 2024، بطائرات مُسيّرة في المحيط الهندي.
- السفينة الصهيوينة "داروين"، مملوكة لشركة "إم. إس. سي" العبرية، أُستهدفت في 25 أبريل 2024، في خليج عدن.
- السفينة النفطية البريطانية (ANDROMEDA STAR)، أُستهدفت في 26 أبريل 2024، في البحر الأحمر بعددٍ من الصواريخ البحرية أدت إلى إصابة السفينة بشكلٍ مباشر.

متاهة المسارات المتعرجة:

أحدثت الضربات البحرية اليمنية المُسددة بلبلة وفوضى وإرباك في البحر الأحمر، لأول مرة منذ الحرب العالمية الثانية، واضطرت العشرات من شركات النقل والشحن البحري التجارية والنفطية تغيير مساراتها البحرية بعيداً عن الشواطئ اليمنية ومضيق باب المندب. ورغم أن المناطق المحيطة باب المندب واقعة تحت وطأة الاحتلال "السعودي - الإماراتي" وكذا معظم الجُزر اليمنية في البحرين الأحمر والعرب وخليج عدن، ما يعني بدهشة صعوبة مهمة القوات البحرية التابعة لصنعاء في أداء واجبها المُقدس لنصرة أبناء غزة في البحر الأحمر، خصوصاً وأن لقوى الاحتلال تواجد عسكري في بعض الجزر اليمنية الإستراتيجية ولهم علاقات وثيقة مع أولياء نعمتهم في البيت الأسود الأميركي ومواخير لندن وزرائب

مغتصبة تل أبيب، ومع ذلك تمكن أبطال ومجاهدي القوات اليمنية التابعة لصنعاء من فرض معادلة ردع في البحر الأحمر في أشهرٍ معدودة، للأسف عجز عن فرضها قادة العرب مجتمعين خلال السبعة العقود الماضية، وهو ما أعاد للشعوب العربية الثقة بإمكانية الانتصار على الغزاة والمحتلين متى ما توافرت الإرادة والعزيمة والقيادة المؤمنة الواثقة بنصر الله وتأييده وتمكينه لعباده المستضعفين في أرضه.

أكثر من 400 - 500 حاوية كانت تُبحر في العادة عبر البحر الأحمر يومياً، وأكثر من ترليون دولار من البضائع سنوياً، لكنها أصبحت مُضطرة لإضافة 7 - 20 يوماً في مسارها البديل حول رأس الرجاء الصالح بين مراكز الإنتاج في آسيا وأسواق الاستهلاك الأوربية، بحسب شركة "فليكسبورت"، ويشكل هذا ربع سعة شحن الحاويات في العالم تقريباً، بحسب منصة الخدمات اللوجستية الرقمية، وانخفض عدد الحاويات من 500 ألف حاوية في نوفمبر 2023م إلى 200 ألف في ديسمبر 2023م، بنسبة تراجع 66 %، وهذا يُمثل أدنى مستوى لحركة الشحن في البحر الأحمر منذ العام 2016م.

وسجل الأسبوع الأول من شهر يناير 2024م، وضعاً لوجستياً حرجاً للغاية في البحر الأحمر بحسب مدير مركز أبحاث سياسات التجارة في معهد "كايل" الألماني، "جوليان هينتس"، بات يؤثر بشكل كامل في حركة الشحن وسلاسل التوريد العالمية، وفي الفترة نفسها كان متوسط عدد السفن التي تعبر البحر الأحمر 105 من السفن ذات السعة الكبيرة و58 ناقلة نفط، وهو أقل من 115 ذات سعة كبيرة و70 ناقلة نفط، سُجلت في الأسبوع الأخير من ديسمبر 2023، وتجنبت 6 من 10 شركات نقل كبرى البحر الأحمر، وأصبحت شركات قليلة تعبر باب المندب.

وتتحدث التقديرات عن تحويل شركات الشحن البحري الكبرى مسار أكثر من 200 مليار دولار من السلع من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح، وتجنّب جزء كبير من أسطولها التجاري العالمي، البحر الأحمر وقناة السويس منذ منتصف ديسمبر 2024.

رئيس تحرير قائمة "لويدز" Lloyds List المتخصصة في مجال الشحن، "ريتشارد ميد"، في حديث لشبكة CNN الأميركية بتاريخ 9 فبراير 2024 أكد وجود "نزوح جماعي" غير مسبق لسفن الحاويات الكبيرة من البحر الأحمر، ولاحظ تسجيل انخفاض بنسبة 40 % في

عدد ناقلات النفط الخام التي تمر عبر مضيق باب المندب، خلال الأسبوع الثالث من شهر يناير 2024، مقارنة بالأسبوع السابق له.

كبير المحللين في شركة Xeneta، "بيتر ساند"، وهي شركة مختصة ببيانات الشحن البحري والجوي، وجد أن 90% من سعة سفن الحاويات المعتادة التي تمر عبر البحر الأحمر، تم إعادة توجيهها حول الطرف الجنوبي من أفريقيا.

ربع ناقلات البضائع، التي تنقل كميات كبيرة من البضائع الجافة مثل الحبوب أو الأسمنت، وربع الناقلات التي تحمل النفط أو الغاز الطبيعي، قامت بنفس التحويل حول رأس الرجاء الصالح.

وسجلت الفترة 19 نوفمبر - 17 ديسمبر 2023م، تحويل 55 سفينة مسارها عبر طريق رأس الرجاء الصالح، مقارنةً بمرور 2128 سفينة عبر البحر الأحمر في نفس الفترة من العام 2022م.

تصدرت شركات النقل العملاقة قائمة المتحولين إلى رأس الرجاء الصالح، أبرزها: "ميرسك" الدنماركية، "هاباغ لويد" الألمانية، "إم أس سي" الإيطالية، "سي إم إيه سي جي إم إس إيه" الفرنسية - تستحوذ هذه الشركات مجتمعة على 50% من شحن الحاويات حول العالم.

وتجاوز عدد الشركات التي أعلنت تعليق رحلاتها في البحر الأحمر 18 شركة دولية، كما أظهرت بيانات مؤشر "كييل" التجاري لشهر ديسمبر 2023، انخفاض حجم الحاويات المنقولة عبر البحر الأحمر بنسبة 70%، وهو ما يمثل أكثر من نصف الحجم المعتاد، وانخفاض التجارة العالمية بنسبة 1.3% خلال الفترة "نوفمبر - ديسمبر" 2023.

الكثير من سفن النقل الدولية تجنباً للجنة الثلاثية "الصهيونية، الأميركية، البريطانية"، حرصت على كتابة يافطات كبيرة في ملفات تعريفها "ليس لنا علاقة بإسرائيل"، تجنباً للهجمات أثناء مرورها في باب المندب وبحر العرب والبحر الأحمر وخليج عدن، وبعضها تدثر بأعلام الصين وروسيا وإيران من أجل المرور بسلام.

مجلس الأمن القومي العبري هو الآخر وجد نفسه مضطراً لتوجيه موانئ مغتصباته في 14 ديسمبر 2023 بإزالة بيانات السفن القادمة إلى كيانه والمغادرة منه، من على مواقع

الموانئ الإلكترونية، لتجنب وقوع هجمات عليها، بعد أسبوعين فقط من إعلان إمبراطور الشحن البحري العبري "زيم"، وتحديداً في 29 نوفمبر 2023، تغيير مسار سفنه نحو رأس الرجاء الصالح.

ونصحت مؤسسة "بيمكو" - تضم 62% من شركات الشحن البحري، في 13 يناير 2024، السفن التجارية بعدم المرور من البحر الأحمر، كما أوصى الاتحاد الدولي لمُلاك الناقلات المستقلين بتجنب زلزال البحر الأحمر مؤقتاً.

كُبرى شركات الطاقة العالمية، هي الأخرى وجدت نفسها مضطرة للتوجه نحو رأس الرجاء، أملاً في النجاة من الغرق في البحر الأحمر، منها "توتال إنرجيز" الفرنسية، "بريتش بتروليوم بي" البريطانية، "إكوينور" النرويجية، "إديسون" الإيطالية، "قطر" للطاقة، "فاليرو إنرجي" الأميركية، "يوروناف" البلجيكية، "فرونتلين" القبرصية، ولم تُخفِ توجسها وتخوفها من عصف زلزال طوفان البحر الأحمر بأسعار الطاقة عالمياً.

أبرز شركات الشحن البحري التي حوّلت مسار سفنها:

- 1 - شركة الشحن الفرنسية "سي إم إيه سي جي إم إس إيه"، وتوقع رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي "رودولف سعادة" استمرار اضطرابات البحر الأحمر "عدة أشهر".
- 2 - شركة شحن السلع "ستار بالك كارييرز" - مُدرجة في بورصة أميركا، علّقت عمليات النقل في البحر الأحمر كافة، بعد تعرّض اثنتين من سفنها للهجوم في الأسبوع الأول من شهر فبراير 2024م.
- 3 - مجموعة الخدمات اللوجستية العالمية "سي.إتش روبنسون"، أعلنت في 22 ديسمبر 2023، تغيير مسار 25 سفينة إلى طريق رأس الرجاء الصالح على مدى أسبوع واحد سبق ذلك، "15 - 22 ديسمبر 2023"، وتوقعت استمرار استخدام الطريق البديل في الربع الأول من العام 2024م.
- 4 - مجموعة "فروننت لاين" لناقلات النفط ومقرها النرويج، أعلنت في 18 ديسمبر 2023، تجنب منطقة البحر الأحمر وخليج عدن.

- 5 - شركة شحن الحاويات الكورية الجنوبية "إتش.إم.إم"، أعلنت في 19 ديسمبر 2023، تغيير مسار سفنها.
- 6 - شركة الشحن النرويجية "جرام كار كاريترز" المتخصصة في ناقلات شاحنات السيارات، أعلنت في 21 ديسمبر 2023، تغيير مسار سفنها من البحر الأحمر.
- 7 - شركة الشحن الدنماركية "ميرسك" - ثاني أكبر شركة نقل حاويات عالمياً، أوقفت في 31 ديسمبر 2023 جميع عمليات الإبحار في البحر الأحمر لمدة 48 ساعة، وفي 2 يناير 2024 أعلنت تجنب الإبحار في البحر الأحمر، وفي 5 من نفس الشهر أعلنت تعليق مرور سفنها بالأحمر، وفي 26 منه علقت جميع عملياتها في الأحمر، وزادت من القدرة الاستيعابية لسفنها، للتعويض عن زيادة الوقت المُقدّر للوصول، بعد أن قررت التوجه في المسار الأبعد حول القارة الأفريقية، وحذرت في 8 فبراير 2024، من أن "التعطيل" قد يستمر لمدة "عام"، ودعت عملائها لأن يضعوا في حُسابهم "دمج وقت الرحلات الأطول في سلاسل التوريد الخاصة بهم".
- 8 - شركة شحن الحاويات الألمانية "هاباج لويد"، أعلنت في 2 يناير 2024، تغيير مسار سفنها حتى 9 من الشهر نفسه، ورجّح رئيسها أن استهداف القوات اليمنية للسفن المرتبطة بالكيان الصهيوني والمتعاونة معه في البحر الأحمر، لن ينتهي قريباً، ما يُجبر تلك الشركات على تجنب طريق الأحمر لمدة أطول قد تستغرق عاماً أو أكثر، تبعاً لمُخرجات المواجهات في قطاع غزة.
- 9 - شركة "رويال داتش شل" المتخصصة في نقل المواد البترولية عبر البحر الأحمر.

تداعيات اقتصادية مُتدرجة:

أحدثت عمليات البحر الأحمر تداعيات وتأثيرات متفاوتة، منها ما هو آني ومنها ما هو متوسط ومنها ما هو بعيد المدى، وهي بإجماع كل المحللين الغربيين تُمثل "تحدياً كبيراً" لسلاسل التوريد العالمية، ولها تأثيرات مباشرة وغير مباشرة في مختلف جوانب الاقتصاد العالمي، ومن المتوقع أن تستمر هذه التأثيرات لفترة طويلة، خصوصاً إذا لم يتم التوصل لحلٍ سريع للعدوان الصهيوني على قطاع غزة، بما لذلك من تبعات كارثية على اقتصاديات

صهاينة العالم، ولن يسلم من زلزالها الصامتين والمتفجرين على ما يجري من جرائم يندى لها الجبين في غزة ولم تُحرك ساكناً لدى الضمير العالمي الميت والمسكون برُهاب السامية. ووفقاً لأبحاث شركة "ماكينزي" الأميركية للاستشارات المالية، فإن إعادة توجيه ممرات الشحن بسبب أزمة البحر الأحمر التي بدأت في ديسمبر 2023، لن تؤدي إلى تكاليف إضافية وتأخير وتعقيدات أمنية فحسب، بل ستخلق موجات صدمة بعيدة المدى تتجاوز المواقع المباشرة المتضررة.

وحذرت "الفايننشال تايمز" البريطانية، في تقرير لها نشرته بتاريخ 17 أكتوبر 2023، من أن "التوترات الإقليمية الأوسع ستكون لها تداعيات اقتصادية كبيرة، لأن الصراع جاء في وقت كان فيه الاقتصاد العالمي في حالة هشّة"، وبالتالي فالمزاج العالمي أصبح مُظلماً مع امتزاج الخوف، من العواقب الأوسع نطاقاً للحرب في قطاع غزة، بالقلق الكامن بشأن نقاط الضعف المستمرة في الاقتصاد العالمي.

ومن المتوقع على نطاقٍ واسع أن ينمو الاقتصاد العالمي بمستوى ضعيف نسبياً على المدى المتوسط، ليصل إلى 3.1% فقط عام 2028، وأكثر من 80% من الاقتصاديات العالمية تواجه توقعات أسوأ مما كانت عليه قبل 15 عاماً، لأسباب تتراوح بين تباطؤ كل من الإنتاجية والنمو السكاني.

وهناك مخاوف متزايدة من تسبب مُواجهات البحر الأحمر على المدى البعيد في ارتفاع تكاليف التصنيع والشحن بما لذلك من انعكاسات على المستهلك الغربي والصهيويني على حدٍ سواء، والتأثير المزدوج لذلك التغييرُ على الاقتصاد العالمي فيما يتعلق بالارتفاع الصاروخي للأسعار بالنسبة للمستهلكين، وإحداث تضخمٍ اقتصادي أسرع لن يكون بمقدور دهاقنة الاقتصاد العالمي كبح جماحه، خصوصاً أنهم لا زالوا يعانون من خضّات "كورونا" وحرب أوكرانيا.

كما شهدت بعض المجتمعات الغربية انقطاع العديد من الإمدادات بسبب أحداث الأحمر، منها تزايد المخاوف البريطانية من خطر انقطاع إمدادات الشاي بحسب وكالة رويترز، وبالفعل شهدت بعض خطوط إنتاج الشاي "تعطيلاً مؤقتاً".

ومن أهم التداعيات المترتبة على تغيير اتجاه السفن نحو الرجاء الصالح، التأثير على

سلاسل الإمداد العالمية وانقطاعها، والتأثير على الإنتاجية والإنتاج للشركات العالمية، وجعلها غير قادرة على تلبية طلبات زبائنها بسبب تعثر وتأخر نقل ووصول المكونات الأساسية لصناعات معينة، ما يتسبب في تقليص الإنتاج، وفقدان الطلب والعملاء، وانخفاض الأرباح، ومصارعة العديد من الشركات شبح الإفلاس خصوصاً على الصعيد الصهيوني، ناهيك عن تأثير ذلك على توفير المنتجات في الأسواق، وبالتالي قلة العرض وزيادة الطلب، وخلق فجوة بينهما ليس سهلاً ردمها في ظل الأوضاع العالمية الحالية بما فيها إشتعالات وحرائق في أكثر من منطقة.

والنتيجة الطبيعية لذلك الارتفاع المتسارع في أسعار المنتجات، وتعطيل سلاسل الإمدادات، ورفع معدلات التضخم في النمو الاقتصادي العالمي إلى مستويات الكل بات يتوجس منها خيفة .

التداعيات الفورية لطوفان البحر الأحمر:

- 1 - النجاح في إيقاف مرور السفن الصهيونية وسفن الدول الداعمة للكيان العبري والراعية له، واجبارها على تغيير مسارها نحو الرجاء الصالح.
- 2 - شل موانئ مغتصبات العدو في جنوب فلسطين المحتلة.
- 3 - إعادة التأكيد على عدم إمكانية الفصل بين عمليات الشحن البحري والصراعات الجيوسياسية في المشرق العربي.
- 4 - تأكيد متوالية الأحداث أن خسائر صنعاء أقل بكثير من خسائر أميركا وحلفائها في هذه المواجهة غير المتكافئة وغير المتماثلة، وبحسب وكالة "بلومبرغ" الأميركية، فحالة "عدم التماثل المتزايدة في نقاط الضعف" جعلت اليمينيين يُظهرون في الوقت الحقيقي مدى ثراء الدول المتقدمة بالأهداف، لأن المجتمعات الغنية والمُعقدة مثل أميركا، التي كان نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي فيها يتجاوز 76 ألف دولار نهاية العام 2023، لديها الكثير مما يُمكن مهاجمته وخسارته أكثر من دولة مثل اليمن، حيث يبلغ نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي 650 دولاراً، ولذا عندما يُعطّل اليمينيون 12 - 15 % من الشحن العالمي، الذي يمر عبر مضيق باب المندب، فإن ذلك يُؤثر على المستهلكين

في أوروبا والمصنعين في آسيا، ولكن ليس على اليمن، وإذا اضطرت ناقلات النفط إلى التحوّل لطُرق بديلة أطول وأكثر تكلفة، فهذا يؤدي إلى ارتفاع أسعار البنزين في المضخات الأميركية، لكن اليمنيين سيكونون أقل تأثراً بكثير.

وصهاينة العالم يعون أكثر من غيرهم أن اليمنيين ليس لديهم ما يخسرونه أو يخافون خسارته في هذه المنازلة المصيرية بين الحق والباطل.

5 - إلحاق خسائر كبيرة بأساطيل النقل الصهيوينة والمتعاونة مع الصهاينة والمرتبطة بهم، من ذلك ما كشفته شركة الشحن الفرنسية "سي إم إيه سي جي إم إس إيه"، وهي ثالث أكبر شركة شحن حاويات دولية يملكه الملياردير "رودولف سعادة"، بحسب تقرير نشره موقع "الخليج أونلاين"، بتاريخ 24 فبراير 2024، عن خسارتها 93 مليون دولار في الفترة "أكتوبر - ديسمبر" 2023 فقط، بسبب العمليات العسكرية في البحر الأحمر، وتراجع أرباحها بنسبة 82.5%، وتحقيقها خسائر فصلية هي الأولى منذ أربع سنوات، وتراجع صافي أرباحها إلى 3.64 مليارات دولار لكامل العام 2023، بعد أن كانت 24.88 مليار دولار في العام 2022، مُسجلة في العام 2023 تراجع نسبته 73% في صافي الأرباح. شركة شحن الحاويات الألمانية "هاباج لويد" هي الأخرى تكبدت خسائر كبيرة خلال الفترة 18 - 31 ديسمبر 2023، قُدّرت بعشرات الملايين من اليوروهات بسبب تغيير مسار 25 سفينة، وتراجعت أرباحها في الأشهر الثلاثة الأخيرة من العام 2023 إلى نحو 217 مليون دولار، بعد أن كانت 3 مليارات و300 مليون دولار في ذات الفترة من العام 2023، وتُعد بلادها من الدول المشاركة في "تحالف الازدهار" الصهيويني، وفي تصريح لمدير تحرير القسم الإعلامي فيها، "تيم سيفرت" لموقع "وايه" بتاريخ 28 فبراير 2024، أكد فيه تسبب هجمات البحر الأحمر في تحمل شركات الشحن ملايين الدولارات الإضافية كل شهر.

وتراجعت أرباح شركة "ايه بي مولر ميرسك" الدنماركية للشحن البحري خلال الربع الأخير للعام 2023 بنسبة 87%، مقارنة بالربع الأخير من العام 2022، وأسهمها بنحو 16%، وتكبدت خسائر صافية تُقدّر بـ 442 مليون دولار في الربع الأخير من العام 2023، مقارنة بأرباح قدرها 4.9 مليارات دولار في الربع الأخير من العام 2022.

- 6 - تعليق العديد من المصانع الغربية انتاجها بسبب تأخر وصول المواد الخام وقطع الغيار نتيجة الوقت الإضافي الذي فرضه الطريق البديل لسفن الشحن، من ذلك كنموذج إعلان شركة "تسلا" للسيارات الكهربائية الألمانية في 12 يناير 2024 تعليق معظم عمليات الإنتاج في مصنع "جيجا فاكيتوري" جنوب "برلين" بسبب تأثير عمليات البحر الأحمر على أوقات النقل للمكونات وتسببها بفضوة في سلاسل الإمداد، وبحسب الشركة المُصنعة لتكنولوجيا التهوية "زيل أبيغ" ومقرها "كوينزلاو" بألمانيا، هناك تأثير أساسي بسبب زيادة تكاليف النقل والوقت الإضافي الذي تستغرقه عمليات النقل البحرية البديلة، سلباً في تأخير الشحنات الفردية، على غرار قطع غيار مصانع الإنتاج الجديدة المتجهة إلى آسيا، وخصوصاً فيما يتعلق بقطع غيار السيارات والإلكترونيات.
- 7 - إعلان العديد من الدول الغربية تكبدها خسائر كبيرة بسبب أحداث الأحمر، من ذلك كشف جمعية المنتجين الزراعيين الإيطالية "كولديريتي" في تصريح نشرته روسيا اليوم بتاريخ 15 يناير 2024، عن تهديد الأوضاع في البحر الأحمر صادرات الخضروات والفواكه الإيطالية بقيمة نصف مليار يورو.
- 8 - تراجع عدد السفن الواصلة إلى الموانئ الغربية، من ذلك انخفاض السفن الواصلة إلى الموانئ الألمانية بنسبة 25% بسبب مواجهات البحر الأحمر، بحسب معهد "كايل" الاقتصادي، وقس على ذلك بقية الدول المتعاونة مع الصهاينة.
- 9 - توجه بعض شركات الشحن الغربية لاستخدام النقل الجوي بدل الشحن البحري وما يترتب عليه من تأخير زمني، ونتيجة لذلك قامت برفع أسعار الشحن، وفرضت رسوم إضافية طارئة، فاقت الرفع الذي شهده النقل البحري للطرق البديلة، مما ترك آثار مباشرة على الأسعار بالنسبة للمستهلكين.
- 10 - خلق الطرق البحرية البديلة العديد من الإشكاليات، منها:
- أ - ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين على السلع والسفن في أماكن بعيدة على غرار آسيا وأميركا الشمالية.
- ب - زيادة نسب بدل المخاطر.
- ج - مضاعفة فترات تسليم البضائع.

د - مطالبة البحارة بمضاعفة الأجور والتأمين.

هذه المتغيرات تركت تأثيرات سلبية على سلاسل التوريد العالمية، في توقيت تعاني فيه نقاط ضعف قاتلة بسبب حرب "روسيا - أوكرانيا"، ووباء "كورونا"، وخاتمة الأثافي مخاطر المناطق الملتهبة في المشرق العربي، بما لها من تداعيات على اقتصاديات صهاينة العالم، بدأت تتكشف تباعاً، ما دفع كبير مديري مركز "جيوإيكونوميكس" التابع لمؤسسة المجلس الأطلسي في واشنطن، "غوش لبيسكي"، لدق ناقوس الخطر: "إذا كان هناك شخص يتوقع أننا بعد مرور عامين، سنكون قادرين على مشاهدة البحر الأحمر مُغلقاً، ونقول إن هذا أمر مقبول لأننا عززنا قدرتنا على الصمود بالقرب من أوطاننا، فهذا ليس أمراً واقعياً".

صدّات اقتصادية غير مسبوقّة:

سبق وأن أشرنا إلى بعض التداعيات المترتبة على مواجهات البحر الأحمر، وفيما تبقّ من القراءة نحاول مقارنة أهم مدخلات الصدمات الاقتصادية التي أحدثتها تلك المواجهات على الصعيدين الدولي والصهيويني.

أولاً: مضاعفة المسافة والزمن:

تسبب الطريق البديل في مضاعفة مسافة الرحلات البحرية، من ذلك على سبيل المثال، تجاوز المسافة من الهند إلى أوروبا كنموذج "4000 - 6000" ميل بحري، وزادت المدة بواقع 14 - 20 يوماً.

وبالمتوسط توقعت العديد من المؤسسات البحثية الدولية زيادة وقت رحلات الشحن بين أوروبا وآسيا عبر رأس الرجاء الصالح من 30 إلى 50%.

ثانياً: زيادة تكاليف الشحن:

يستأثر قطاع النقل البحري بحصة الأسد من الخسائر بسبب اضطرار كُبريات شركات النقل العالمية تغيير مسار أساطيلها البحرية إلى رأس الرجاء الصالح، وما يترتب على ذلك من زيادة مدة الرحلات البحرية وتكاليفها النقلية والتأمينية، وخلق ضغوط إضافية على

سلاسل التوريد العالمية.

ومن الطبيعي استغلال هذه الشركات الوضع والتوجه لفرض زيادة كبيرة في تكلفة الشحن، من ذلك على سبيل المثال: نقل قناة الجزيرة القطرية عن مصادر هندية، ارتفاع تكلفة شحن الحاوية سعة 24 قدماً من الهند إلى أماكن في أوروبا وأميركا وبريطانيا من 600 قبل معارك البحر الأحمر إلى 1500 دولار.

وبصورة عامة شهدت أسعار النقل من آسيا إلى شمال أوروبا ارتفاع بواقع 173 - 182 % منذ منتصف ديسمبر 2023، مقارنة بما كانت عليه قبل تحويل المسارات البحرية إلى رأس الرجاء الصالح بحسب "بلومبرغ" ومنصة "فريتوس" في 4 يناير 2024، وإلى أميركا بواقع 45 %، وإلى دول البحر المتوسط الداخلية بواقع 118 %، وتوقع موقع "ايكونومي ميدل ايست" ارتفاع تكلفة الشحن إلى 250 %، وتزايد مع تطوّر الصراع.

وتتحدث التقارير الغربية عن فرض الطرق البديلة وقوداً إضافياً يصل إلى "مليون" دولار للرحلة الواحدة ذهاباً وإياباً بين آسيا وشمال أوروبا، الغالبية العظمى من هذا الرقم يرجع إلى ارتفاع تكاليف الوقود، ما يعين مضاعفة رسوم النقل، كما عملت شركتي "ميرسك" و"هاباغ لويد".

وبلغت تكاليف الشحن العالمية للحاوية النموذجية طول 40 قدماً، نحو 3786 دولاراً خلال النصف الثاني من شهر يناير 2024، بزيادة 90 % مقارنة بنفس الوقت من العام 2023، وفقاً لمؤشر "دروري" العالمي للحاويات.

وارتفعت تكلفة الحاوية ذات الحجم نفسه، من "شنغهاي" الصينية إلى "روتterdam" الهولندية، بنسبة 158 %، مقارنة بما كانت عليه في العام 2023، لتصل إلى 4426 دولاراً.

وحذرت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، في بيان بتاريخ 22 يناير 2024، من ارتفاع تضخم أسعار المستهلكين في دولها البالغ عددها 38 دولة، بنسبة 0.4 نقطة مئوية بعد حوالي عام، إذا استمرت تكاليف النقل البحري في الارتفاع.

وتوقع خبراء اقتصاد في "جيه بي مورغان تشيس أند كو"، زيادة 0.7 نقطة مئوية في تضخم السلع حول العالم خلال النصف الأول من العام الجاري إذا استمرت أزمة الشحن.

كما شهدت أسعار النقل للحاويات المتجهة إلى أوروبا أعلى مستوى لها في 15 شهراً، بحسب

بيانات "إس أند بي غلوبال كوموديتيز آت سي"، حيث بلغ سعر العقود الفورية 6000 دولار للحاوية 40 قدماً، بزيادة يومية نسبتها 20 %، وهو أعلى مستوى منذ 22 سبتمبر 2022، كما زاد عدد الرحلات المتجهة غرباً من آسيا إلى شمال أوروبا بنسبة 30 %، ومن المتوقع أن تستمر شركات الشحن في رفع الأسعار في المستقبل القريب، في ظل استمرار تأثير الصراع في المشرق العربي على سوق الحاويات.

على مستوى الشركات:

- 1 - إعلان شركة الشحن الفرنسية "سي إم إيه سي جي إم إس إيه" في 15 يناير 2024 مُضاعفة رسوم النقل بين آسيا والبحر المتوسط، من 2000 إلى 3500 دولار للحاوية طول 20 قدماً، و3200 إلى 6200 دولار للحاوية طول 40 قدماً، وزيادة رسوم الشحن المرتبطة بآسيا والبحر الأبيض المتوسط بواقع 100 %.
- 2 - رفع شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن "إم أس سي" الإيطالية، رسوم الشحن الفوري من آسيا إلى أوروبا منذ 1 يناير 2024 إلى أكثر من 3000 دولار لكل حاوية سعة 40 قدماً، بزيادة ثلاثة أمثال عن أدنى معدل تم تسجيله في عام 2023 (نحو 1000 دولار)، وفرض "رسوم تعديل طارئة" بقيمة 500 دولار لكل حاوية مكافئة على الشحنات من أوروبا إلى آسيا والمشرق العربي.
- 3 - رفع شركة الشحن العبرية "زيم" أسعار نقل الحاويات بزيادة قدرها "100 - 400" دولار للحاوية الواحدة، بحسب ما أوردت صحيفة "إسرائيل هيوم".
- 4 - إضافة شركة "ميرسك" في ديسمبر 2023 نحو 700 دولار على تكلفة شحن الحاوية من الصين إلى أوروبا، وفرض "رسوم إضافية في موسم الذروة" بقيمة 300 دولار و1000 دولار لكل حاوية مكافئة.
- 5 - فرض شركة شحن الحاويات الألمانية "هاباج لويد" رسوم إضافية على البضائع التي تنقلها من وإلى المشرق العربي.

ثالثاً: ارتفاع بوليصة التأمين:

أدى التغيير في المسارات البحرية نحو الرجاء الصالح في حدوث ارتفاع فلكي في أسعار عقود تأمين الشحن البحري، مع فرض رسوم لتغطية الأخطار المرتبطة بالنزاعات، ووصولها إلى مستويات قياسية في فترة وجيزة تراوحت بحسب المديرية العامة لشركة "أسكوما إنترناشونال" للتأمين، "كلير أمونيك"، ما بين "5 - 10" أضعاف، سواء لضمان السفن أو البضائع التي تعبر البحر الأحمر، وبحسب "فرانس برس"، فإن المعدل الحالي لرسوم التأمين المرتبطة بمخاطر النزاعات يراوح بين 0,6 - 1 % من قيمة السفينة، علماً بأن تلك الناقلات بعضها تتجاوز قيمتها 100 مليون يورو، مع الأخذ بعين الاعتبار جنسيات الشركات المالكة أو المشغلة للسفن.

وسجلت تكلفة تأمين السفن والحمولات ضد أخطار مرتبطة بنزاعات، ارتفاعاً كبيراً في ظل الظروف القائمة في منطقة البحر الأحمر، وفقاً لمدير عام مجموعة "غاريكس" المتخصصة في التأمين ضد الأخطار المرتبطة بالنزاعات، "فريديريك دونيفل"، مؤكداً بأن ذلك "حدث بطريقة متناسبة مع التهديدات".

ويضيف مسؤول قسم التأمين البحري والجوي في شركة "لويديز ماركت أسوسييسن" البريطانية، "نيل روبرتس" لوكالة الصحافة الفرنسية، أن "البحر الأحمر منطقة مُصنّفة، أي أن على السفن التي تنوي دخوله إبلاغ شركات التأمين"، في هذه الحالة، لدى شركات التأمين إمكانية تغيير أحكام عقود التأمين، وهذا يشمل رسوماً إضافية لتغطية الأخطار المرتبطة بنزاعات، تُباع بشكل يُكَمّل "بوالص" التأمين الأساسية.

وتشمل رسوم تأمين السفن التجارية ثلاثة مستويات، هي هيكل السفينة، وشحناتها، والحماية والتعويض الذي يتضمّن تغطية غير محدودة للأضرار التي قد تلحق بأطراف أخرى.

ورفعت بعض شركات التأمين الأسعار بواقع 300 %، وأدرجت سوق التأمين في لندن جنوب البحر الأحمر ضمن المناطق "عالية المخاطر"، من 15 درجة شمالاً إلى 18 درجة شمالاً، وبموجب ذلك يتعين على السفن التي تريد الإبحار عبر هذه المناطق إخطار شركات التأمين الخاصة بها مسبقاً، ودفع أقساط إضافية عادةً لمدة تغطية تتجاوز 7 أيام.

وتسبب ذلك في زيادة تكلفة التأمين التي تدفعها شركات الشحن من 0.5 إلى 0.7 %، ومن المتوقع أن تؤدي هذه الزيادة إلى ارتفاع أسعار السلع التي تحملها تلك السفن، وذلك لتغطية تكاليف زيادة بوليصة المخاطر.

رابعاً: زيادة مخاطر النزاعات:

تحول البحر الأحمر إلى منطقة "غير آمنة" للسفن الصهيونية والأميركية والبريطانية، كان له تبعاته على صعيد فرض شركات التأمين العالمية رسوم عالية لتغطية المخاطر المرتبطة بالنزاعات، من ذلك ارتفاع مخاطر الحرب لرحلات البحر الأحمر إلى 1 % من قيمة السفينة في نهاية يناير 2024، بعد أن كانت 0.7 %، وهذا يتحول إلى مئات الآلاف من الدولارات من التكلفة الإضافية لرحلة تستغرق 7 - 20 أيام.

وترى شركات التأمين الغربية أن الممر الآمن الذي وفرته صنعاء للدول غير المرتبطة بالكيان الصهيوني والمتعاونين معه في البحر الأحمر، الهدف منه بحسب رئيس العمليات في شركة "فيسيل بروتيكت" المتخصصة في تأمين الشحن البحري والمخاطر في الحروب، "مونرو أندرسون"، "توفير درجة من الضمان للأسواق التجارية المرتبطة بتلك الدول"، بما يُعزّز صراع المحاور الممتد من أوكرانيا إلى فلسطين المحتلة وصولاً إلى اليمن.

وجاء في مذكرة استشارية، أصدرتها اتحادات شحن غربية بارزة في 5 فبراير 2024 أن "مستوى التهديد الذي تتعرض له سفن ذات مصالح صهيونية وبريطانية وأميركية ما زال مُرتفعاً"، ولذا يجب "على جميع المالكين والمشغلين والطواقم أن يُدركوا، أنه قد يقع خطأ في التعرف على سفينتهم، وأن يفهموا مخاطر تعرّضهم لأضرار جانبية"، بمعنى ضرورة رفع نسب مخاطر الحرب، أو على السفن الابتعاد نهائياً عن البحر الأحمر، وبهذا تعمل شركات التأمين على اخلاء مسؤوليتها وإيجاد مبررات قانونية لفسخ عقود التأمين مع الشركات التي لا تلتزم بتعليماتها بتجنب المرور من البحر الأحمر والذي تم تصنيفه منطقة عالية المخاطر، وتبرير تلك الشركات توجهها لفرض رسوم عالية لتغطية المخاطر المرتبطة بالنزاعات.

ويذكر رئيس قسم السفن والالتزامات البحرية في شركة "مجيل أند بارتنرز للتأمين"، "ديفيد سميث"، أن السفن ذات الصلة بأميركا أو بريطانيا أو الكيان الصهيوني تدفع الآن علاوة

مخاطر حرب إضافية تتراوح بين 25 - 50 % زيادة على السفن الأخرى العابرة للبحر الأحمر. بمعنى عدم وجود أي مشكلة مع السفن الدولية الأخرى في البحر الأحمر بشهادة الرئيس العالمي للخدمات البحرية والشحن في شركة "مارش" للتأمين، "ماركوس بيكر": "السفن التي واجهت مشكلات حتى الآن، جميعها تقريباً ترتبط، على نحو ما، بعناصر ملكية إسرائيلية أو أميركية أو بريطانية"، على عكس ما يروجه الأميركيان والإنجليز والصهاينة من أجل إقناع دول العالم للانضمام إلى تحالفهم الحامي للصهاينة في البحر الأحمر.

خامساً: زيادة التضخم الاقتصادي العالمي:

لم تخف شركة "انترناشونال اكسفورد إكونوميكس" الاستشارية مخاوفها من ارتفاع أسعار الشحن إذا ظل البحر الأحمر مغلقاً أمام حركة المرور التجارية لعدة أشهر، وهو ما يمكن أن يُضيف 0.7 نقطة مئوية إلى معدلات التضخم السنوية لمؤشر أسعار المستهلكين بحلول نهاية عام 2024.

وتُظهر البيانات استمرار الاتجاه السلبي في التجارة العالمية والتبادل التجاري بين الاقتصادات الكبرى، من ذلك تباطؤ التجارة العالمية في ديسمبر 2023، وانخفاض الصادرات الأوروبية بنسبة 2.0 %، والواردات بنسبة 3.1 %، وفي أميركا انخفضت الصادرات بنسبة 1.5 %، والواردات بنسبة 1 %.

وأظهرت بيانات معهد "كايل" الألماني للاقتصاد العالمي، تراجع التجارة العالمية خلال شهري نوفمبر وديسمبر 2023، بنسبة 1.3 %، بسبب تراجع كميات الشحن المنقولة عبر الأحمر. ورفع بنك "غولدمان ساكس" توقعاته للتضخم الأساسي في منطقة "اليورو" لشهر مايو 2024 إلى 2.3 % بسبب القفزة في تكاليف الشحن.

ورغم أن حركة النقل البحري ليست متوقفة كلياً في البحر الأحمر كون بنك الأهداف اليمينية محصوراً في سفن بلدان معينة فقط، لكن الخطر التضخمي في الاقتصاد العالمي بسبب المواجهات الدائرة هناك قد يكون كبيراً بحسب الخبير الاقتصادي لدى "آليانز ترايد"، "أنو كوهاناثان".

خسائر الاحتلال الصهيوني:

يعتمد العدو الصهيوني في معظم تجارته الخارجية على البحر، ما جعل من عمليات اليمن في جبهة البحر الأحمر ذات تأثير مباشر على النشاط التجاري العبري، خصوصاً في شل أنشطة موانئ مغتصبات جنوب فلسطين المحتلة، وتحدث الأرقام عن تراجع النشاط التجاري العبري في ميناء مغتصبة أم الرشراش/ إيلات بواقع 85%، والإيرادات بواقع 80%، وفقاً لصحيفة "غلوبز" الاقتصادية العبرية وصحيفة "كالكايس" الاقتصادية العبرية ومدير التحليلات في شركة "كروس"، "أندريه لبيديف" في حديث صحفي نشره موقع قناة "روسيا اليوم" بتاريخ 30 ديسمبر 2023، ويُعد هذا الميناء المنفذ الوحيد الذي يُتيح للعدو العبري الوصول مباشرة إلى طرق التجارة نحو الشرق متجاوزاً العبور من قناة السويس.

كما تسبب تحويل معظم السفن الصهيونية والمتعاونة مع الصهاينة مساراتها إلى رأس الرجاء الصالح في إطالة عمليات الرحلات البحرية من أسبوعين إلى ثلاثة، وفرض تكاليف إضافية على الشحن والتأمين، والتأثير على سلاسل التوريد، ورفع أسعار السلع بمختلف أنواعها ومُسمياتها في الأسواق الصهيونية، وجعل التجارة غير مُربحة.

ناهيك عن إعلان العديد من الشركات العالمية إغلاق بعض متاجرها الإلكترونية، نظراً إلى الصعوبات التي تواجهها "سلاسل التوريد" إلى الكيان الصهيوني الغاصب، ووقف بعضها التعامل مع البضائع الصهيونية تجنباً لهجمات القوات اليمنية، كشركة "أورينت اوفرسيز كونتينر لاين"، وإضافة بعضها إلى جانب وقف التعامل مع البضائع الصهيونية، تعليق الملاحة في البحر الأحمر، كشركة "إيفرجرين" التايوانية لشحن الحاويات - 18 ديسمبر 2023، وتجنب بعضها التعامل مع السفن الصهيونية، ما يعنِ خسارة السفن الصهيونية، حصتها من تجارة النقل بما لذلك من تبعات على تراجع أرباحها وتعرّضها للإفلاس.

تحريم البحر الأحمر على السفن الصهيونية ترك بصماته في ارتفاع نسب رسوم مخاطر التأمين، وارتفاع تكلفة عمل هذه السفن، ورفع الأجور التي تحصل عليها سواء من الشركات الصهيونية، أو من قبل الغير، الذي يقبل أن يتعامل مع الشركات أو الأفراد الذين يمتلكون السفن العبرية.

وفي حال استمرار المخاطر في مضيق باب المندب وتعرُّض التجارة البحرية والسفن العبرية لمخاطر الاحتجاز والاستهداف، فالبديل المتاح أمامها، النقل الجوي أو البري، وهذا يعني ارتفاع تكاليف النقل بشكل أكبر من رسوم النقل البحري البديل، وهذا ينعكس سلباً على تجارة الكيان الصهيوني الخارجية، وصعوبة الأوضاع المعيشية الداخلية.

رقمياً، ارتفعت تكلفة الشحن لكل حاوية من الصين إلى ميناء مغتصبة "أسدود" على شواطئ البحر الأبيض المتوسط بعد أن تم الاستعاضة به عن ميناء مغتصبة "أم الرشراش" بواقع 14 %، كما دفع الاختناق المروري للسفن في مغتصبة "أسدود"، العديد من الشركات لتحويل إلى ميناء مغتصبة "حيفا"، وزيادة 100 دولار كمخاطر على كل حاوية.

وشهد التبادل التجاري العبري مع الدول الآسيوية تراجعاً كبيراً بسبب ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين والمخاطر الأمنية، وهذا سيكون له تداعيات كارثية إذا طالت الحرب الصهيونية الأثمة في قطاع غزة على صعيد اضطراب سلاسل التوريد، وتعميق أزمة الاقتصاد العبري، ورفع معدلات التضخم، ومضاعفة الضغوطات على الكيان الغاصب في حال اتجهت دول أخرى لحظر الشحن البحري لها، وإيقاف تعاملها مع البضائع العبرية، كما فعلت ماليزيا وغيرها.

وتتحدث العديد من التقارير العبرية عن خسائر كبيرة سيتكبدها الكيان العبري على المدى الطويل بسبب ما يجري في البحر الأحمر، وخلق العديد من المشاكل الاقتصادية للكيان الصهيوني، لأن تنفيذ كامل تجارته الخارجية عن طريق قناة السويس والبحر الأحمر.

وهذا يعني توقف نقل البضائع البحرية مع أوروبا وآسيا، وشل استيراد وتصدير البضائع من وإلى الكيان الصهيوني، وزيادة التكاليف اللوجستية لعمليات النقل والشحن والتأمين البحري بحسب الخبير الاقتصادي الروسي الدكتور "خوجا كاوا" في حديث صحفي له نشره موقع قناة "روسيا اليوم" بتاريخ 30 ديسمبر 2023، مُقدراً الخسائر التي يتكبدها العدو الصهيوني بسبب الحصار الكامل الذي تفرضه القوات المسلحة اليمنية على إمداداته في البحر الأحمر، بـ 10 ملايين دولار يومياً على الأقل، وإجمالي الخسائر خلال الشهر الأول من الحصار 4 مليارات دولار، وقس على ذلك بقية الأشهر التالية، هذا فيما يتعلق بالكيان العبري فقط فكيف بخسائر داعميه ومؤيديه في الشرق والغرب!.

المتغيرات في البحر الأحمر تركت بصماتها في رفع تكلفة المعيشة بشكل كبير في أوساط قُطعان الكيان الغاصب، وزيادة السخط العام على حكومة السفاح "بنيامين نتنياهو".

كما تسببت عمليات البحر الأحمر في تراجع حركة التجارة البحرية للكيان الصهيوني عبر البحر الأحمر بشكل كبير بعد أن كان هذا الشريان يُمثل العمود الفقري للنشاط التجاري العبري الخارجي، توريداً واستيراداً، ناهيك عن رفع تكاليف التأمين والمخاطر على السفن المتجهة إلى الكيان والخارجة منه، بعد تصنيف البحر الأحمر منطقة خطيرة، وإحداث ضرر كبير بسمعة الكيان كوجهة سياحية آمنة، وتراجع الاستثمارات الأجنبية فيه بسبب المخاوف الأمنية، وارتفاع تكلفة الاقتراض الخارجي، وتزعزع ثقة المستثمرين في الاقتصاد العبري.

أسعار النفط سيناريوهات مفتوحة:

امتدت تأثيرات جبهة البحر الأحمر إلى القطاع النفطي، واضطرت التفاعلات المتدرجة للأحداث ناقلات النفط المرتبطة بالكيان الصهيوني وداعميه للتحوّل إلى الطرق البديلة، وهي أطول وأكثر تكلفة، وهذا سيترتب عليه ارتفاعات متفاوتة في أسعار البنزين في المضخات الأميركية والبريطانية والغربية، والتهديد برفع أسعار النفط الخام في الأسواق العالمية، وإضافة المزيد من الضغوط المالية على الدول المستوردة، إذا لم يكن هناك توجه جدي وضغط فعلي لإيقاف الحرب الدائرة على غزة.

هذه المتغيرات قطعاً ستترك بصماتها السلبية على معدلات النمو الاقتصادي العالمي، وعودة شبح التضخم العالمي، ووضع البنوك المركزية الرئيسية أمام إشكاليات كبيرة ومُعقدة تتعلق بخفض معدلات الفائدة المتوقعة والتيسير الكمي.

"بلومبيرغ إيكونوميكس" في قراءتها لهذه المتغيرات، رأت أن هناك 3 سيناريوهات تنتظر أسعار النفط ومعدلات التضخم العالمي، وفي جميعها سيكون الاتجاه هو نفسه: "ارتفاع كلاً من أسعار النفط ومعدلات التضخم، وتباطؤ النمو، لكن الحجم سيختلف، فكلما اتسع نطاق الصراع أصبح تأثيره عالمياً وليس إقليمياً"، وهنا تكمن الخطورة.

وهي بإيجاز:

- 1 - بقاء الحرب محصورة في قطاع غزة، وهذا سيكون تأثيره ضعيفاً على أسعار النفط ومعدلات التضخم في الاقتصاد العالمي، وستكون الزيادة في أسعار النفط متراوحة بين 2 - 3 دولار للبرميل الواحد بحسب وكالة "بلومبيرغ".
 - 2 - اتساع المواجهات إقليمياً، كما هو الحال اليوم بعد دخول مقاومات اليمن ولبنان والعراق على خط النار، وهذا سيؤدي على الأرجح إلى ارتفاع أسعار النفط بنسبة 10 %، أي نحو 94 دولاراً، وإبطاء وتيرة النمو الاقتصادي العالمي إلى 2.4 %.
 - 3 - المواجهات المباشرة بين الكيان الصهيوني وإيران: وهذا من شأنه التسبب في ركود عالمي غير مسبوق ورفع أسعار النفط إلى مستويات قياسية قد تتجاوز سقف 150 دولاراً للبرميل، وانخفاض النمو العالمي إلى 1.7 %، وهو الركود الذي يقتطع نحو تريليون دولار من الناتج العالمي.
- وتزايدت المخاوف في الأسواق العالمية بصورة ملحوظة من تأثير طوفان البحر الأحمر على الطاقة إذا استمر الصراع وتوسّع، ما قد يرفع تكلفة وأسعار النفط، ومن شأن ذلك عرقلة الجهود العالمية لكبح جماح الأسعار، وترك معدل التضخم العالمي عند 6.7 %، في العام 2025.
- ومن المرجح أن يؤدي تعطيل الشحن عبر البحر الأحمر لفترة طويلة إلى ارتفاع أسعار الشحن أكثر مما هي عليه الآن، والضغط على النمو الاقتصادي الدولي خاصة في المجتمعات التي تعاني من ارتفاع التضخم والانكماش الاقتصادي، وتآكل الركود في شبكات الإمداد، وزيادة احتمالات حدوث اختناقات تضخمية بحسب تقارير البنك الدولي، وتعرّض إمدادات الطاقة إلى اضطرابات كبيرة، وارتفاع أسعار الطاقة، الأمر الذي سيؤدي إلى آثار كبيرة غير مباشرة على أسعار السلع الأساسية الأخرى.
- وترى شركة "كابيتال إيكونوميكس"، أن الخطر الأكبر الذي يواجه الاقتصاد العالمي هو ارتفاع "أسعار الطاقة"، إذا ظلت تكاليف نقل الحاويات حول مستوياتها الحالية، أي ما يقرب من ضعف مستوى أوائل ديسمبر 2023، وهذا سيعزز وحدة التضخم العالمي بنحو 0.6 %.

ميدانياً، تسببت الأشهر الأولى من مواجهات البحر الأحمر بزيادة أسعار الغاز الطبيعي في أوروبا بواقع 13 %، في إشارة واضحة للتأثير الكبير الذي تركته أحداث البحر الأحمر على إمدادات الطاقة في أوروبا.

المراجع:

- 1 - أسامة أحمد، كيف أطاحت أزمة البحر الأحمر بشركات الشحن العالمية؟، موقع قناة TRT عربي التركية، 6 مارس 2024.
- 2 - سمر سليمان، ضربة لاقتصاد إسرائيل.. شركات شحن عالمية توقف 80 % من حركة السفن بميناء إيلات، موقع القاهرة الإخبارية، 20 ديسمبر 2023.
- 3 - سوليك علاء الدين، قيود اقتصادية وتجارية تُكبّل العالم، موقع الاقتصاد والأعمال اللبناني، 22 يناير 2024.
- 4 - عبدالرزاق علي، هكذا امتد تأثير هجمات البحر الأحمر إلى كل مناحي الحياة في إسرائيل، موقع عرب جورنال، 3 أبريل 2024.
- 5 - مريم شرفي، هجمات البحر الأحمر تكبد شركة الشحن الفرنسية CMA CGM خسائر فادحة، موقع جريدة "تادامسا نيوز" الجزائرية، 24 فبراير 2024.
- 6 - محمد أبو عليان، التداعيات الاقتصادية لتصاعد التوترات الجيوسياسية في البحر الأحمر، موقع قناة تي آر تي التركية الناطقة بالعربية، 15 يناير 2024.
- 7 - الخليج أونلاين، هجمات البحر الأحمر تكبد ثالث أكبر شركة شحن بالعالم خسائر فادحة، 24 فبراير 2024.
- 8 - الموسوعة الدولية الحرة "ويكيبيديا".
- 9 - ايكونومي ميدل ايست:
ميرسك تعلق الشحن عبر البحر الأحمر وقناة السويس، 4 يناير 2024.
اضطرابات البحر الأحمر تضرب الشحن وترفع الأسعار، 10 يناير 2024.

- 10 - آرثور سوليفان، أزمة البحر الأحمر نذير شؤم للاقتصاد العالمي مع بداية 2024، موقع قناة DW عربية الألمانية، 4 يناير 2024.
- 11 - إنترريجونال للتحليلات الاستراتيجية، تأثير التوترات في البحر الأحمر على حركة التجارة العالمية، 25 ديسمبر 2023.
- 12 - بلومبيرغ إيكونوميكس، تصاعد الصراع في الشرق الأوسط يعطل الاقتصاد العالمي، 13 أكتوبر 2023.
- 13 - وكالة "بلومبرغ" الأميركية، أزمة البحر الأحمر تنشر موجة صدمات اقتصادية عالمية، 24 يناير 2024.
- 14 - شبكة CNN عربية الاميركية، مليون دولار إضافية لكل سفينة، 9 فبراير 2024.
- 15 - صحيفة العرب:
هجمات الحوثيين في البحر الأحمر تضاعف خسائر شركات الشحن، 7 يناير 2024.
منغصات الشحن البحري تأخذ منعطفاً خطيراً آخر، 18 يناير 2024.
- 16 - صحيفة القدس العربي، ما تداعيات التوتر في البحر الأحمر على الاقتصاد العالمي؟، 17 يناير 2024.
- 17 - صفحة العميد "يحيى سريع" على موقع التواصل الاجتماعي x "تويتر".
- 18 - فايننشال تايمز البريطانية، شبح صراع أوسع بالشرق الأوسط يهدد الاقتصاد العالمي، 17 أكتوبر 2023.
- 19 - مركز الدولي للدراسات الاستراتيجية، تأثير أزمة البحر الأحمر على صناعة الشحن والاقتصاد العالمي، 3 أبريل 2024.
- 20 - موقع تلفزيون "العربي" الكويتي، تراجع كبير في الأرباح .. هجمات البحر الأحمر تضاعف خسائر شركات الشحن، 24 فبراير 2024.
- 21 - موقع تلفزيون "الغد" الجزائري، خسائر بالملايين.. شركات الشحن البحري تواجه الواقع الجديد في البحر الأحمر، 5 يناير 2024.

- 22 - موقع قناة "الميادين" اللبنانية، "بلومبرغ": اليمنيون يعلموننا الحرب غير المتكافئة.. خسائر واشنطن تفوق خسائرهم بكثير، 11 مارس 2024.
- 23 - موقع قناة "الجزيرة" القطرية:
عبدالحافظ الصاوي، التدايعيات الاقتصادية لاحتجاز الحوثيين للسفينة الإسرائيلية، 22 نوفمبر 2023.
- هجمات الحوثيين تُجبر شركة فرنسية على مضاعفة رسوم الشحن، 3 يناير 2024.
- لماذا تثير الضربات الأميركية بالبحر الأحمر المخاوف بشأن النفط والتضخم؟، 7 يناير 2024.
- التوتر في البحر الأحمر يرفع تكلفة التصدير الهندي بأكثر من الضعفين، 16 يناير 2024.
- زيادة كلفة التأمين بالبحر الأحمر تضر شركات الشحن الأميركية والبريطانية والإسرائيلية، 7 فبراير 2024.
- ارتفاع أسعار عقود تأمين السفن في البحر الأحمر، 23 فبراير 2024.
- أرباح شركة شحن عالمية تتراجع 82.5% إثر اضطرابات البحر الأحمر، 24 فبراير 2024.
- 24 - موقع قناة "روسيا اليوم":
4 مليارات شهرياً.. خبراء يقدرون خسائر النقل الإسرائيلي بحراً جراء هجمات الحوثيين، 30 ديسمبر 2023.
- إيطاليا: نتكبد خسائر جراء هجمات الحوثيين في البحر الأحمر، 15 يناير 2024.
- 25 - موقع مصراوي، زعيم الحوثيين يعلن استهداف 98 سفينة في البحر الأحمر وخليج عدن، 18 أبريل 2024.
- 26 - موقع "واية" عربي، هل بدأت هجمات البحر الأحمر تُشكل تهديداً خطيراً على الاقتصاد العالمي؟، 28 فبراير 2024.
- 27 - موقع وكالة الأنباء اليمنية "سبأ" بصنعاء.

وكالة الأنباء اليمنية (سبأ)
مركز البحوث والمعلومات

